

Procès-Verbal de réunion du CHSCT EXTRAORDINAIRE du 19 novembre 2013

Etaient présents :

Sylvie DENIS, Directrice des Ressources Humaines
Sophie EPIARD, Responsable des Relations Sociales
Nadine COUCHMAN, Ingénieur Sécurité Environnement
Philippe BEGUE, Responsable maintenance bus
Yannick AVRIL, Responsable Méthodes

Jean-Noël BOUREAU, membre élu
Jean-Philippe ADOBATI, membre élu
Bertrand LE STRADIC, membre élu
Jérôme GUERIN, membre élu
Louis-Axel BOURGE, membre élu
Christian DRION, membre élu

Didier SAUVETRE, représentant syndical
Maurice CORNET, représentant syndical
Alain JOUSSEAUME, représentant syndical
Fabien MISTRETTA, représentant syndical

Nicolas TOQUEC, invité

Lieu de la réunion : Trentemoult

Le CHSCT est réuni en session extraordinaire suite à l'avis de danger grave et imminent déposé le 14 novembre 2013, et lu par S DENIS :

« Objet : changement des sangles sur réservoir gaz des bus HEULIEZ GX 327 et GX 427 GNC. Le service méthode de la Semitan nous indique par note de service (I bus-319-A) qu'il est possible de remplacer les sangles des réservoirs sous pression. Pour les élus CHSCT CGT SEMITAN, cette disposition met gravement en danger les salariés effectuant cette mission. En effet dans le manuel constructeur MR23010, ce remplacement doit se faire impérativement sur des réservoirs vides. De ce fait, vous engagez la sécurité des salariés concernés à un danger grave. »

Une réponse a été apportée aux membres du CHSCT le 15 novembre :

« Nous faisons suite à l'avis de danger grave et imminent déposé le 14 novembre 2013 par Monsieur Jérôme GUERIN, membre élu du CHSCT, relatif au changement des sangles sur réservoir gaz des bus Heuliez GX327 et GX427 GNC. Nous vous informons que la procédure mise en cause, décrite par la note de service Ibus-319-A, est suspendue jusqu'à nouvel ordre.
Toutefois, nous vous précisons d'ores et déjà que :
Le manuel de réparation Heuliezbus indique, dans le chapitre "dépose/pose d'un réservoir", que le serrage des sangles doit se faire sur un réservoir vide, car le diamètre des réservoirs peut varier d'environ 3mm suivant la pression. Toutefois, nous avons étudié une méthode afin d'éviter une purge de gaz et les risques inhérents à cette purge, lors de remplacement de sangle.
Nous avons alors rédigé et validé une instruction de travail permettant de remplacer les sangles de maintien sur un réservoir en pression en tenant compte de la variation du diamètre précisé dans le manuel de réparation.
Une fois le remplacement réalisé, le travail est vérifié par un inspecteur CID conformément au référentiel, et en particulier le dispositif de serrage des sangles de réservoir. Cette instruction est la résultante d'une concertation étroite avec les équipes concernées.

En conséquence, nous vous proposons une rencontre dans le cadre d'un CHSCT extraordinaire le mardi 19 novembre 2013, à 9h00, afin de pouvoir vous apporter toutes les informations nécessaires à cette instruction. »

S DENIS demande depuis combien de temps cette technique est utilisée.
Y AVRIL : elle est applicable depuis cet été, fin juin 2013.
S DENIS s'étonne que depuis, deux CHSCT ont eu lieu et à aucun moment cette procédure n'a été mise en cause. Elle déplore que cela soit traité par un CHSCT extraordinaire.
JP ADOBATI explique que l'information ne leur est parvenue que la semaine dernière, d'où leur action, les salariés concernés subissent une pression de la part de leur hiérarchie pour appliquer cette procédure et ils ont décidé d'en parler aux élus du CHSCT la semaine dernière.
S DENIS propose donc d'éclaircir la procédure.

P BEGUE : le remplacement des sangles n'a normalement pas lieu d'être car ce n'est pas une pièce d'usure, elle doit durer la vie du véhicule. Toutefois, il a été constaté sur quelques bus que le frottement du capot endommageait les sangles et il a fallu traiter ce problème.
Il ne s'agit pas d'une opération lourde de remplacement de réservoir et il ne s'est pas avéré utile de faire la vidange des réservoirs puisqu'ils n'étaient pas remplacés, le manuel traite le remplacement intégral du réservoir et non pas des sangles.

A JOUSSEAUME lit l'avertissement indiqué dans le manuel constructeur, où il est question de serrage des sangles uniquement sur un réservoir vide.
JP ADOBATI explique qu'après le remplacement des sangles celles-ci doivent être serrées et donc cela ne peut se faire que sur un réservoir vide, comme indiqué dans le manuel.
P BEGUE : nous avons étudié la raison de la préconisation sur un réservoir vide et c'est en raison du diamètre qui augmente. Au niveau du GNV, nous avons une certaine expertise et une très bonne connaissance des procédures et du métier du gaz. Nous faisons partie de commissions au niveau national et chaque sujet d'intervention gaz est évoqué, comme celui-ci.
P BEGUE demande à préciser si le danger grave et imminent porte sur l'opération de remplacement en elle-même ou sur le fait de faire rouler le véhicule.
JP ADOBATI et A JOUSSEAUME confirment que le danger concerne l'opération car selon le manuel elle doit être faite sur réservoir vide.

B LE STRADIC : en tant qu'inspecteur CID, Y AVRIL nous a présenté une procédure qui nous semblait bonne.
JP ADOBATI relève une contradiction dans la note qui précise dans l'objet qu'il n'y a pas de risque à faire le remplacement des sangles d'un réservoir gaz sous pression et qui demande ensuite de suivre les instructions du manuel constructeur indiquant un remplacement sur réservoir vide uniquement.
Y AVRIL a rédigé cette note parce qu'il n'existe aucun risque à faire ce remplacement sur un réservoir sous pression. Heuliez et GDF ont approuvé cette technique, Heuliez doit modifier son manuel sur ce sujet. Y AVRIL reconnait la maladresse de rédaction de la note.
JP ADOBATI souhaite que cette procédure ne soit pas mise en œuvre tant que le manuel n'a pas été mis à jour.
D SAUVETRE demande qui a validé cette procédure.
Y AVRIL : le service méthodes car il n'y a aucun danger à l'appliquer.
JP ADOBATI : vous n'êtes pas habilité à le faire.
D SAUVETRE : au niveau légal vous n'avez pas de compétence.
S DENIS précise qu'il s'agit de préconisations du constructeur et non d'un document légal. C'est alors une question de responsabilité de la Semitan qui sera engagée par l'application de cette procédure.
JP ADOBATI : vous engagez aussi la responsabilité du salarié qui a peur du risque d'explosion.
Y AVRIL rappelle qu'il n'y a pas de danger.

N TOQUEC intervient en tant qu'opérationnel sur le remplacement des sangles : il explique que cette procédure est appliquée depuis 6 mois, il a demandé à la lire avant d'effectuer un changement de sangle, ensuite il a refusé de faire ce remplacement. Il a questionné son chef d'équipe qui lui a répondu que lui-même ne ferait pas cette opération, tout le monde semble dire qu'il n'y a pas de danger mais personne ne veut le faire à Saint Herblain, par peur.
N TOQUEC souhaite une procédure claire, sans contradiction car actuellement il y a deux possibilités : à la lecture de la note c'est possible de le faire, à la lecture du manuel ce n'est pas possible.
Il s'étonne que ce problème ne soit pas remonté jusqu'aux méthodes bus.

L.A. BOURGE rappelle que l'on demande aux agents de respecter la ligne hiérarchique, et ils ne peuvent donc pas intervenir en direct auprès des méthodes, c'est au hiérarchique de le faire.
J GUERIN se demande comment cela n'a pas été remonté alors qu'il y a des réunions « d'ordo » toutes les semaines.
P BEGUE : ces réunions sont faites pour le tramway pas pour le bus, ce n'est pas la même organisation.

S DENIS : la question est de savoir s'il y a danger ou pas, et il faut laisser les personnes concernées en parler. Elles ont pris leur responsabilité et la procédure a été faite en concertation avec les inspecteurs CID.
JP ADOBATI souhaite connaitre la qualification de ces personnes, qui leur donne compétence à modifier une procédure.
P BEGUE : Y AVRIL est responsable du service des méthodes.
B LE STRADIC rappelle qu'il a un diplôme de pression gaz, et que le travail est fait en concertation avec les méthodes. Sur la procédure il reconnait la contradiction, mais lorsque St Herblain a demandé une procédure il était d'accord avec cette nécessité.

L.A. BOURGE : le manuel constructeur est un document qui doit être scrupuleusement suivi, ainsi que les dangers de mise en garde, le problème est que la procédure demande de passer au-delà du manuel. Le travail est demandé sur des bombonnes remplies et cela fait peur, il vaudrait mieux faire ce remplacement sur réservoir vide pour éviter tout risque, rien n'oblige à le faire sur réservoir plein.
D SAUVETRE interpelle Y AVRIL puisqu'il est force de proposition auprès d'Heuliez, pourquoi il n'est pas allé au terme de la démarche pour demander la modification du manuel et ensuite faire appliquer la procédure.
Y AVRIL indique que c'est en cours. Il faut savoir qu'un réservoir est sous pression à 200 bars. Selon la réglementation un réservoir gaz ne doit pas éclater en dessous de 460 bars. Les tests réalisés par certains constructeurs montrent que les réservoirs peuvent atteindre des pressions d'éclatement à environ 560 bars. Par conséquent même si le réservoir était cogné par inadvertance il n'exploserait pas car au premier choc ce réservoir est robuste. Dès qu'un réservoir a le moindre choc il est contrôlé et changé si besoin. Il n'y a pas de danger immédiat et imminent sur ces réservoirs. A la Semitan toutes les procédures de sécurité sont inculquées et aucun véhicule ne sort sans qu'un inspecteur l'ait contrôlé. Le travail d'une personne habilitée niveau 2 est de tout réparer et d'alerter en cas d'anomalie, l'inspecteur contrôlera alors. Tous les véhicules qui sortent sont contrôlés et tout est tracé.
B LE STRADIC : l'institution qui nous a formés peut consulter tous les rapports faits, pour faire une inspection on se sert du PV précédemment fait sur le véhicule.

A JOUSSEAUME demande si cela est compliqué de vider le réservoir.
B LE STRADIC explique que cela entraine des manipulations supplémentaires des raccords sous pression à 200 bars, le remplacement de sangle sur réservoir plein limite les manipulations.
M CORNET demande si l'inspecteur visualise les réservoirs avant le changement des sangles.
B LE STRADIC : le changement est fait après un contrôle CID.

A JOUSSEAUME : en cas d'accident demain sur un remplacement de sangle, Heuliez va contester sa responsabilité ?
S DENIS : quoiqu'il se passe c'est la responsabilité du Directeur général qui est engagée, respect du manuel ou pas.
JP ADOBATI : pour le moment c'est la responsabilité de l'agent qui est engagée, le salarié n'a pas à faire un choix entre les deux procédures. Il faut changer l'instruction.
S DENIS : non la responsabilité du salarié n'est pas engagée, c'est celle de la Direction.

J GUERIN demande pourquoi, une fois le défaut de sangle constaté, on ne fait pas rouler le véhicule pour le vider et procéder ensuite au remplacement.
B LE STRADIC précise que les inspections se font au bout de 4 ans, sur un véhicule sous pression à 200 bars, et c'est à cet instant que l'état de la sangle est constaté. Si cette dernière est endommagée (niveau 3) l'inspecteur se doit d'interdire de faire rouler le véhicule.
J GUERIN : ce n'est pas ce qui se pratique à St Herblain.
Y AVRIL : la procédure est que le véhicule ne doit pas rouler.
Le contrôleur CID doit intervenir sur un véhicule en pression de 200 bars. La sangle abîmée peut être constatée à l'œil nu.

A JOUSSEAUME demande un document émanant d'Heuliez et indiquant qu'ils vont modifier leur manuel.
JP ADOBATI suggère aussi d'apporter des explications pratiques telles que les réservoirs qui sont testés sous des pressions bien plus importantes que 200 bars.
Y AVRIL : cela est fait dans les formations gaz qui sont accompagnées d'un recyclage tous les 5 ans.
N TOQUEC précise qu'en 5 ans il est possible d'oublier certaines informations.
N COUCHMAN : qu'est ce qui peut être organisé entre deux recyclages?
Y AVRIL rappelle le libre accès à la documentation technique sous « maestro », les mises à jour sont faites régulièrement, la hiérarchie est informée dès lors qu'une information importante y est apportée.

P BEGUE reconnait que la procédure est contradictoire et propose de la corriger.
S DENIS rappelle que l'objet de ce CHSCT n'est pas la responsabilité du salarié mais un danger grave et imminent pour la santé du salarié dans le cadre du remplacement des sangles.
La direction considère que selon la procédure il n'y a pas de mise en danger car tout a été pris en compte et que même en serrant plus que prévu il n'y a pas de danger à 200 bars puisque les réservoirs sont testés sous plus haute pression. La procédure mise en cause a été faite de manière collégiale entre les méthodes et des agents formés.
JP ADOBATI répète qu'il aurait fallu avoir le manuel en conformité avant la mise en place de la procédure.
S DENIS constate qu'il s'agit plus d'un problème de pédagogie que d'un problème de sécurité.

N COUCHMAN a entendu l'inquiétude de ce manque de cohérence qui ne date pas d'hier, et le problème aurait dû être posé avant pour ne pas en arriver à ce stade : quelle est la méthode pour faire remonter ce type d'information ?

M CORNET demande combien de bus sont concernés, en cas de contrôle si un défaut de sangle est constaté, quelle sera la procédure ?
Y AVRIL : cela concerne les GX427 uniquement, soit encore une dizaine de véhicules.
P BEGUE indique que le remplacement se fera sur réservoir vide, après concertation il avait été constaté qu'il n'y avait pas de risque à le faire sur réservoir plein mais cela peut toujours être fait sur réservoir vide. Les derniers véhicules sont sous garantie et Heuliez va venir changer les sangles.
Y AVRIL rappelle qu'en cas d'anomalie dans une procédure ou contradiction, il faut faire remonter l'information.
S DENIS : le dysfonctionnement hiérarchique doit être traité.

C DRION : est-ce que le problème provoquant l'endommagement des sangles est corrigé ?
Y AVRIL : en effet, un mécanicien de Trentemoult a proposé une solution qui a été déployée et les capots sont surélevés. Cette opération est faite au fur et à mesure.

JP ADOBATI demande à N COUCHMAN si elle pense qu'un collège est à même de modifier une procédure de manuel, à quel niveau ils ont cette compétence ?
N COUCHMAN : il n'est pas censé y avoir des incohérences entre une procédure et l'instruction constructeur, mais ils ont la compétence pour demander une modification. En effet, la démarche logique aurait été de le faire en amont avant la mise en place de la procédure. En attendant d'obtenir la modification technique nous allons essayer d'avoir un courrier d'Heuliez confirmant l'aval donné verbalement.
Y AVRIL : sinon l'opération sera faite en vidangeant.

S DENIS conclut ce CHSCT : la procédure sera appliquée sur réservoir vide tant qu'il n'y aura pas de modification de la part d'Heuliez.

Fin de la séance à 10h45